



Blinkfuer

*Segel-Club Oevelgönne
von 1901 e.V.*



Ausgabe 4/2024



SEGELMACHEREI NICKELS

Segel und Persenninge aus Schleswig-Holstein. Seit 1996.

- Sprayhoods & Anhänge
- Segel von Jolle bis Traditionsschiff
- Baumkleider & Rollfockpersenninge
- Motorbootpersenninge & Winterplanen
- Rollanlagen & Bergeschläuche
- Beschattungslösungen für Haus & Garten
- Reparaturen & Winterlager für Segel



✉ info@segelmacherei-nickels.de

☎ 0461 43534

Sommerpause? Von wegen...



Nach dem Abschluss des Abslippens und der Mai-Versammlung fällt unser Clubgelände am Köhlfleet meist in eine Art „Dornröschenschlaf“. Außer einigen Dauerbastlern mit größeren Projekten sind dann hauptsächlich die Brombeeren aktiv und lassen ihre Dornen sprießen. In diesem Jahr war das anders, da die Neuverkleidung der Wände der Halle 1 auf der Tagesordnung stand. Die Halle musste dafür insbesondere im Bereich der Außenwände „freige-macht“ werden. Außerdem sollten möglichst wenig Schiffe in der Halle bleiben. Dank vieler fleißiger Hände war der baureife Zustand rechtzeitig erreicht und nach der finalen Baubesprechung konnten die Arbeiten Ende Mai beginnen. Der Baufortschritt war rasant, und schon Ende Juni trafen wir uns zur Vorabnahme. Inzwischen sind die Restarbeiten erledigt und Halle 1 sieht aus wie neu! Bericht dazu im Heft. Auf der Straße vor dem Gelände tat sich auch einiges, und wer jetzt zum Club fährt erkennt es kaum wieder. Dann erreichte mich eine Meldung über einen „Anlegeschaden“, bei dem ein Stück Scheuerleiste unseres Schlen-gels zerbrochen war. Die nähere Sichtung des Schadens ergab, dass das Anlegen wohl nur zum kleinsten Teil ursächlich war: die Scheuerleiste war marode! Also war auch hier Handlungsbedarf! Nach Aufmaß und Besorgung des Materials war hier ein Arbeitsdienst kurzfristig nötig, um die Anlage wieder verkehrssicher zu machen. Erfreulicher Weise klappte auch

dies sehr gut!

Viele andere Clubmitglieder waren schon auf Sommertour, wie sich in vielfältigen Statusmeldungen bei whatsapp erkennen ließ. Auch unsere „Möwe“ war auf Ostsee-Sommertour, und die Bilder von zeitweise vier Jugendkuttern, die gemeinsam unterwegs waren, weckten Erinnerungen an alte Zeiten!

Aus dem Yachthafen kam einmal mehr eine schlechte Nachricht, da nicht nur die Kranbrücke, sondern auch der Kran selbst nun zur Erneuerung ansteht und ab sofort stillgelegt ist! Es gibt einen Notfallplan für den Herbst, um die Schiffe an Land zu bekommen. Alles Weitere bedarf noch der Klärung. Ansonsten steht im Rahmen des Yachthafenfestes zum zweiten Mal das Hamburg Yachtfestival an.

Auf den Regattabahnen war auch viel los, und unter anderem ist über einen 2.Platz bei den J24 bei der Kieler Woche für unseren Sportwart Stefan zu berichten, der zuvor schon als 6. die European Championship beendet hatte! Klaus und mir gelang es in der letzten Woche nach 11 Jahren erneut die Europeans der 12m²-Sharpies zu gewinnen! Erst in der letzten Wettfahrt gelang das, was wir kaum für möglich gehalten hatten!

Auf der Elbe steht für uns jetzt die Pagensandregatta am 21.09.24 im Fokus: die Vorbereitungen laufen, und wir freuen uns über viele freiwillige Helfer, sowohl an Land als auch auf dem Wasser!

Petrus



PIMP YOUR RIGG!



Auf unserer Hydraulik-Walze verarbeiten wir Drähte für Wanten und Stagen bis 16 mm und ummantelte Relingsdrähte.

YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

Deichstrasse 1 • 22880 Wedel • Tel.: +49(0)4103-88492 • E-mail: info@yachtprofi.de



Augenoptik Schöbel



kompetent – präzise – fair

Augenoptik Schöbel

Goethestraße 48

22880 Wedel

Telefon: (04103) 4136



Inhaltsverzeichnis

| | |
|--------------------------------------------------------------------|-------------|
| Seite 1 | 1 |
| Inhaltsverzeichnis | 3 |
| SCOe—Termine im Herbst 2024 | 4 |
| Neue Scheuerleiste an unserer Schlingelanlage..... | 5-8 |
| Die Opti-Gruppe in Borgwedel | 9-12 |
| Die Pagensand-Regatta 2023—Das eigene Konzept des SCOe..... | 13-16 |
| Protokoll der Maiversammlung | I |
| Info zur Umsetzung der Neuregelungen der Lagerordnung | V |
| Einladung zur Septemberversammlung | VII |
| Gratulationen | VIII |
| Vorschau auf das Jahr 2026 | 17 |
| SCOe-Buffer im Juni | 18-19 |
| Neue Wände für Halle 1 | 20-23 |
| Mein Lieblingshafen | 24-28 |
| Bilderrätsel | 29 |
| Buchempfehlung | 30 |
| Impressum | 32 |



Termine im Herbst 2024

Sa. 21.09.2024 Pagensandregatta

1. Start 10:00 Uhr

Den Termin zum Absegeln und weitere Termine für den Herbst gibt's auf der Versammlung am 4. September ...



Neue Scheuerleiste an unserer Schlingelanlage



Es begann mit einer SMS nebst Foto, die mir einer der Skipper der Segelschule Eichler Anfang Mai schickte: er entschuldigte sich dafür, dass beim Anlegen ein Stück aus der Scheuerleiste unseres Schlingens herausgebrochen sei. Vorsichtig deutete er an, dass die Leiste wohl auch schon etwas morsch gewesen sein könnte.

Unsere Recherchen ergaben dann, dass tatsächlich der ganz überwiegende Teil der Scheuerleiste im Alter von knapp 15 Jahren abgängig war. Im Bereich der Übergangsbrücke zwischen den Schlingeln fehlte bereits ein Stück von etwa 2 Metern Länge ganz!

Die gute Nachricht war dann, dass sich die M14-Bolzen, mit der die Scheuerleiste am Schlingel verschraubt ist, noch recht leicht lösen ließen. Im Betonschlingel sind Gewindehülsen eingebaut, was uns vor große Probleme gestellt hätte, wenn die Verschraubungen festgerottet gewesen wären.

Nach einem groben Aufmaß stand fest, dass wir etwa 150 Meter (!), Profil 80X160 benötigen.

Da die Punkte der Verschraubung fix waren, ging das Bestreben dahin, möglichst die Leisten in den selben Längen wie bisher zu verbauen. Nachdem Jan und Elke Werber dann ein genaues Aufmaß einschließlich der Positionen der Bolzen erstellt hatte, fand sich ein Holzhändler, der die unterschiedlichen Längen liefern konnte.

Die Lieferung kam aus Neustadt mit einem Kranwagen, und es war vereinbart, dass der Fahrer sich zwei Stunden vorher ankündigt, damit ihn am Köhlfleet jemand reinlässt.

Als ich am 27.06. gegen 6:45h aus der Dusche kam, sah ich mehr zufällig, dass jemand angerufen hatte! Ich habe es dann gerade noch rechtzeitig geschafft, die Bauarbeiter aus der großen Einfahrt zu verscheuchen. Dann wurde das riesige Paket auf den bereitgestellten alten Jollenwagen gehieft.



Nun brauchte es fleißige Helfer, die den Tausch „alt gegen neu“ in die Tat umsetzen. Da „Käptn Brass“ noch nicht im Wasser ist, war Jan ohnehin sehr häufig im Club



und lies sich nicht lange bitten, als Headmen die Arbeiten zu organisieren und zu leiten. Außerdem konnte er wichtige Werkzeuge mitbringen. Nach einem recht kurzfristigen Mailaufruf fanden sich trotz Ferienzeit 10 Freiwillige, die unter Jan's Anleitung die alte Scheuerleiste demontierten und die neue anbauten. Sehr erfreulich, dass diese Mobilisierung so gut geklappt hat! Und vom „Oldie“ mit fast 80 Lenzen bis zur jüngsten Helferin Nomie (10) waren alle mit vollem Einsatz dabei! Wie so oft steckte der Teufel im Detail, und so hielten sich leider nicht alle Bolzen an die Abmachung, leicht herauszugehen: einige waren krumm, einige hatten gefressen! Es kam also noch etwas Mehrarbeit mit Gewindeschneider und anderem Gerät hinzu. Jan bohrte mit Elkes Unterstützung nach seinem Aufmaß sämtliche Löcher, und der ganz überwiegende Teil passte auch. Nur einzelne Löcher musste etwas aufgebohrt werden, um alle Bolzen hinein zu bekommen. Da die Teilstücke bis zu zehn Meter lang waren, war es körperlich herausfordernd! Unsere Rentner unter den Freiwilligen waren schon deutlich



vor dem offiziellen Arbeitsbeginn angefangen, aber trotzdem war der Job nicht an einem Tag zu schaffen.

Ich hatte einen kleinen Grill eingepackt, und so



konnten wir uns zum Abschluss des Tages mit Grillwürstchen stärken.

Spontan erklärte sich ein großer Teil der Anwesenden bereit, an nächsten Tag erneut anzutreten und die restlichen Leisten zu montieren. Das gelang dann am Folgetag schneller als gedacht, so dass wir dann noch die Verschiebung des einen Schlegels um 5cm Richtung Elbe in Angriff genommen haben. Das war recht schweisstreibend, weil diese Verschraubungen sich weder gut lösen ließen noch gut erreichbar waren, aber mit entsprechend langen Hebeln auf den Schlüsseln konnten wir auch die hartnäckigen Fälle überzeugen. Dann mussten noch die Reibelklötze in den Pfahlschlössern entsprechend angepasst werden.



Jetzt liegt der Schlegel auf der Position etwas weiter Richtung Elbe. Damit ist der Abstand zwischen unseren beiden Schlegeln etwas größer. Das war wünschenswert, da es bei starkem Schwell zu einem Kontakt zwischen Pfahlschloss und dem anderen Schlegel kommen konnte, was jetzt vermieden wird! Möglich wurde dies durch den freundlichen Einsatz unserer Nachbarn von der ESV, die bei der

Überholung ihres Schlegels das dortige Pfahlschloss so änderten, dass sich die benötigten Zentimeter für uns ergaben!

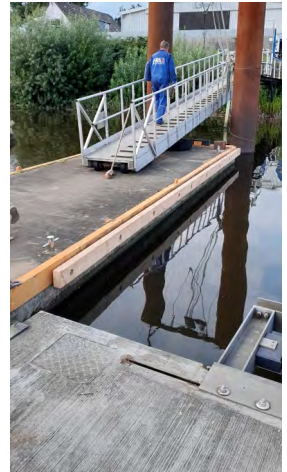
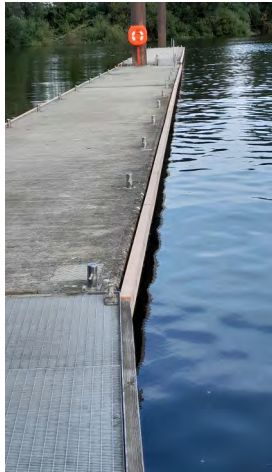


Jetzt sieht unsere Anlage wasserseitig wieder aus wie neu: einschließlich des Brü-



ckenschlengels ist rundherum die neue Scheuerleiste aus Douglasie montiert. Besonderer Dank geht an Elke und Jan!

Tolle Sache zum Abschluss: das ja in gleichem Umfang angefallene „Altholz“ fand einen Abnehmer, der die guten Stücke seinem Ofen schenkt und dafür die unbrauchbaren zum Recyclinghof bringt!





Die Opti-Gruppe in Borgwedel

Die Sonne scheint, eine leichte Brise weht, kleine Wellen schwappen ans Ufer. Auf einer Wiese gehen vereinzelt Bienen ihrem Handwerk nach und surren von Blümchen zu Blümchen. Wir befinden uns im Norden an der Schlei in dem leicht verträumten Örtchen Borgwedel und schreiben den 28. Juni 2024. Doch plötzlich um 16:30 Uhr unterbricht das erste Auto von vielen die Idylle, auf dem Dach Segelhightech in Kastenform, die jedem Auto den cW-Wert einer Schrankwand verleiht, am Haken einen Anhänger vollgepackt mit Schlauchbooten. Es dauert nicht lange und die Wiese summt, aber nicht mehr von Bienen. Viele helfende Hände entladen Optimisten, 420er und Begleitboote, neben diversen Außenbordern, Riggs und was sonst noch nötig ist für das allseits bekannte und gleichermaßen beliebte Borgwedel-Segelwochenende des SCU und SCOe.

Auch dieses Jahr haben sich wieder zahlreiche Kinder, Trainer und Eltern eingefunden und nach zwei bis drei Stunden konzentrierter Hektik - nur unterbrochen von dem Abendessen, von der Jugendherberge angesetzt auf 17:55 Uhr - ist alles an seinem Platz und bei geselligem Beisammensein sieht man mit großer Freude den kommenden Tagen entgegen.

Die Wettervorhersage ist gemischt und alle Zeichen stehen auf einen hervorragenden Samstag mit Segeln am Vormittag und Baden am Nachmittag. Wohingegen der Sonntag mit gemischten Gefühlen gesehen wird, denn man erwartet zwar gute Windverhältnisse, diese kommen aber leider Hand in Hand mit ordentlich Wasser von oben.

Leider mussten einige Trainer kurzfristig krankheitsbedingt absagen, aber helfende Hände wurden schnell gefunden. Auf Grund dieser Entwicklung entschlossen die Trainer für dieses Wochenende die



Optimisten alle zusammen aufs Wasser zu schicken, was sich als voller Erfolg herausstellen sollte. Nicht nur konnten die unerfahrenen von den „Profis“ lernen, auch für die Fortgeschrittenen war es eine schöne Erfahrung mit Tipps helfen zu können und als erfreulicher Nebeneffekt wurde beobachtet, wie gut alle aufeinander Rücksicht nehmen wollten.

Bei den 420ern ging es mit einer großen Anzahl von Überläufern aus dem Opti auf das Wasser. Daher stand dieses Wochenende im Zeichen der Grundlagenforschung.

Nicht nur wurde an Land geübt wie man in sich in das Trapez stellt – immer daran denken der vordere Fuß zuerst – auch wurden die Grundlagen des Spinnakersegelns sowie das Erforschen der diversen Strecker und Fallen – die es im Opti so nicht gab – ein wichtiger Bestandteil der beiden Tage. Dafür war der Samstag mit seinen leichten Winden der perfekte erste Tag.



Der Samstag endete mit der erwarteten Badeparty und dem traditionellen Grillabend. Highlight für

dieses Jahr war das gemeinsame Fußball gucken: Deutschland gegen Dänemark. Dank der Unterstützung einiger





Technikenthusiasten hatten wir unser eigenes kleines Public-Viewing im Kinoformat mit reichlich Snacks und altersentsprechenden Getränken. Sogar die sonst rigoros zementierte Bettzeit von 22:00 Uhr wurde ein wenig erweitert, was zu großer Freude bei dem kleinen und großen Teilnehmer führte.

Der Sonntag begrüßte uns dann mit dem erwarteten Regen aber auch dem versprochenen gutem Segelwind. Nachdem alle mehr oder weniger motiviert beim Frühstück erschienen waren, konnte das geschulte Auge die Nachwirkungen der verschobenen Bettzeit doch erkennen. Nichtsdestotrotz haben alle Segler und auch die Trainer tapfer ihr Regenzeug angezogen und sich motiviert auf die Bahn begeben, wo mit viel Freude und großem Spaß, das am Vortag neu Erlernte angewendet werden konnte. Als um 13:00 Uhr dann alle





wieder an Land waren, sah man in viele glückliche und zufriedene Gesichter. Nun stellte sich das am Anfang beschriebene Summen plötzlich wieder ein und viele fleißige Hände machten sich daran, alles wieder auf die Dächer und Anhänger zu verteilen. Um 14:30 Uhr rollte das letzte Auto vom Hof in Richtung Wedel, wo dann auch alle - nach den üblichen Herausforderungen der A7 - gegen 16:00 Uhr auftauchten. Jetzt wurde noch schnell der Istzustand wiederhergestellt, damit am Dienstag, bzw. Mittwoch die Euphorie des Wochenendes wieder aufs Wasser getragen werden kann.

Alles in allem, war dies wieder mal ein sehr gelungenes Wochenende und es bleibt nur noch allen Trainern, Organisatoren, Kindern und Eltern Danke zu sagen.



Wir freuen uns schon auf nächstes Jahr!

Basti



Die Pagensand-Regatta 2023

Das eigene Konzept des SCOe

Ein Artikel des SVAOe

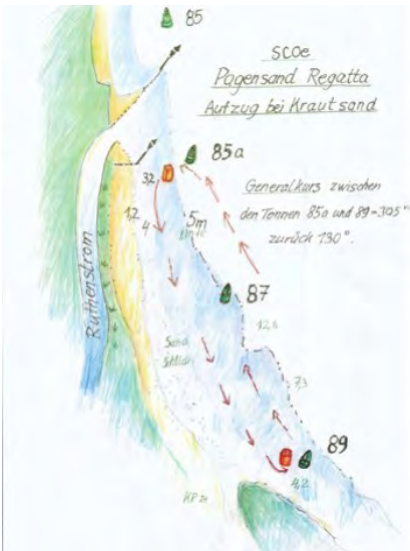
Vorbemerkung der Redaktion: Die Pagensand-Regatta 2023 des Segelclubs Oevelgönne (SCOe) fand am 16. September statt; 2024 ist sie für den 21. September geplant. Sie führt regelmäßig vom Hamburger Yachthafen in Wedel elbbwärts im Hauptfahrwasser bis zur Tonne 92/PN 1 nordwestlich der Spitze des Pagensand und weiter zu einer Wendemarke bei Tonne 85a querab der Mündung

sands, darauf noch einmal elbbwärts zurück zur Wendemarke bei Tonne 85a (der „Aufzug“) und von dort elbaufwärts zum Ziel vor dem Hamburger Yachthafen in Wedel.

Von Klaus Pollähn ■ Im Rahmen der traditionellen Langstrecken-Regatta



Spinnaker vor dem Wind



Der Aufzug zwischen Tonne 85a und 89

des Ruthenstroms bei Drochtersen, dann elbaufwärts bis zu einer Wendemarke bei Tonne 89 querab der Spitze des Schwarztonnen-

des SCOe ist der sog. „Aufzug“ bei Krautsand eine ganz eigene, zusätzliche, gewollte Herausforderung. Allerdings kann sie ein oder mehr Dreiecke an dieser Stelle nicht vollständig ersetzen, aber dergleichen lässt sich bei Krautsand – trotz der Breite des Fahrwassers – kaum realisieren: Es sei denn, man nimmt eine Wendemarke wie Tonne 92/PN 1 als Ausgangspunkt einer ganz anders konzipierten, neuen größeren Dreiecksgeschichte (vgl. dazu meinen Bericht über die Regatta 2024 des Segelclubs Unterelbe, SCU, in diesem Heft).



Gleichwohl kann der SCOe als Veranstalter für sich in Anspruch nehmen, die Kategorie der Langstre-



**„Kalea“ und „Magier“ an der Ansteuer-
tonne 92/PN1 zur Pagennebelbe**

cken-Regatten durch eine andere Maßnahme bereichert zu haben: Die Fairness dieser Veranstaltung wird nachhaltig gesteigert durch die großzügige Entzerrung der (vier) Startgruppen mit einer Karenzzeit zwischen den Starts von 15 Minuten. Das ist „Segeln gegen die Uhr“, d.h. der Vergleich berechneter Zeiten, ohne Behinderung durch Konkurrenten, die kleinere Boote über-



„Fun“ mit Klaus Pollähn

holen müssen und dadurch stören. Dieses alte Problem ist damit wohl optimal gelöst.

Eine nächste, zukünftige Überlegung könnte sein, diese Startzeiten-Entzerrung weiter zu einem Känguru-Startverfahren zu entwickeln – das wäre ein weiterer Schritt in Richtung mehr Fairness / der fai-



Dritter Preis für Klaus Pollähn

ren Beurteilung einer seglerischen Leistung, wo vor dem Ziel alle Boote im echten Wettbewerb zueinander stehen. Alle Einheitsklassen behielten dabei einen leichten Vorteil, weil sie zu mehreren gleichzeitig starten würden und ihnen somit der ständige Vergleich weitgehend erhalten bliebe, der vermutlich das Niveau – auf dem alle segeln – erhöht. Denn nur über einen ständigen Vergleich untereinander wird ein guter Trimm weiter und genauer optimiert und das Boot noch schneller. Ganz selten erreicht dasselbe

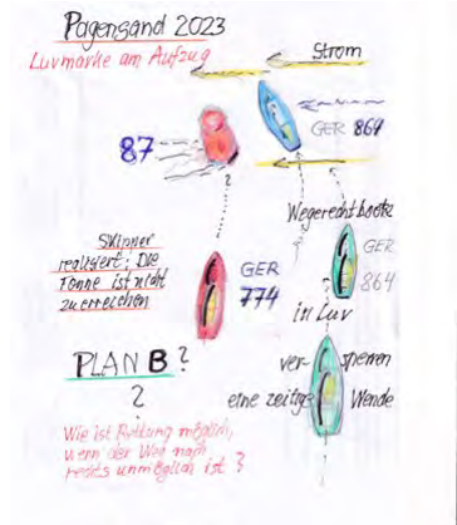


Niveau ein Einzelgänger, der sich ein sog. „schnelles“ Schiff kauft (weil es kein anderer hat), um damit auf der Elbe Regatten zu segeln.

Der „Aufzug“ bietet einem Teilnehmer mehr als nur eine Unterbrechung durch das Runden dreier zusätzlicher Wendemarken: Der Aufzug bildet eine neue, eigene Segelphase: Ein Ausweichen ist hier nicht möglich – alle Konkurrenten treffen sich, sehen sich, stehen im Vergleich. Hier entsteht eine Zäsur, quasi eine Art Zwischenprüfung.

Der knifflige Teil der jetzigen Aufgabe besteht im Abtasten der Sandkante am Ruthenstrom –weit außerhalb des Fahrwassers. Meine Zeichnung (sie hängt während der Wettfahrt am Schott) zeigt diese Veränderung im Verlauf des Aufzugs auf dem Weg zur Wendemarke bei Tonne 89 – diese liegt innerhalb der 5 m-Linie. Wer sie auf dem Rückweg glücklich passiert hat, kommt einem scharfen Sandhaken dahinter bedrohlich nahe. Das Vorankommen während des Aufzugs wird wesentlich bestimmt von der Windstärke und der Dauer des allmählich nachlassenden Stroms. Zumeist liegt der Vorteil der größeren Yachten bei leichtem Wind in ihrer relativ größeren Geschwindigkeit, um bessere

Fortschritte über Grund zu erzielen. Man kann dabei sehr gut beobachten, wie die Flotte sich wieder wei-



Plan B an der Wendemarke (Klaus Pollähm)

ter auseinanderzieht. Noch lässt sich aber nicht ausmachen, welcher von den vier Starts den Aufzug absolvieren kann, ohne auch Nachteile durch die Tidenkenterung zu erleiden. Aber die Teilnehmer können beobachten: Hier wird für die folgende längere und entscheidende Endphase der Pagensand-Regatta eine neue Ausgangsposition ermittelt.

Bekannt tricky ist die Ansteuerung und Rundung der Tonne 89, während die Ebbe noch in normaler



Stärke läuft (so 2023). Wer sich ihr – quer zum Strom – aus der Flachwasserzone nähert und nicht genügend Vorhalt, d.h. Überhöhe einkalkuliert hat, der gerät leicht in eine unangenehme taktische Falle, weil in Luv stehende Boote eine gebotene Wendeschlicht verhindern können. Ein Steuermann, der seine missliche Lage zu spät erkennt, wird sichtbar nervös und nach meiner Beobachtung auch unfähig, optimal zu segeln. Ein Fehlversuch von Peter Hosie (2023) kostete ihn einen Rückstand von 500 Metern. Das aufzuholen kostete nochmal Nerven. Weil ihm das aber gelang, brachte diese große Anstrengung sogar den Gesamtsieg.

Wie sah sein Plan „B“ zur Befreiung aus? Die Notlösung war eine Halse – weg nach Lee – kurz vor der Tonne. Ein Heber war nicht in Sicht. Nach dieser ungewöhnlichen Befreiung konnten sogar die restlichen Folgeboote wieder eingeholt und besiegt werden.

Diese finale Entscheidung spielt sich in der Regel erst in der letzten Stunde ab. Sichtbar wird das am leichtesten innerhalb der Einheitsklassen: Etwa an den guten Positionen, die zwischen Stadersand und Lühesand ersegelt werden. Die letzte, allmähliche Kursänderung zwischen

der Lühemündung und dem Ziel am Jachthafen kann das i-Tüpfelchen der Regatta werden, wenn sie in eine entscheidende Kreuz mündet.

Das geschilderte Format des SCOe nutzt einen Vorteil für sich: Der Kurs ist seit Jahren der gleiche und darum fast allen Teilnehmern gut bekannt. Er ist – je nach Windrichtung – vorher völlig berechenbar: Welche Segel können benutzt werden und welche können zusätzlich auf dem raumen Gang zwischen den Wendemarken bei Tonnen 85a und 89 eingesetzt werden?

Vorschau auf das Jahr 2026



Unser Segelclub S.C.Oe. wird im Jahr 2026 schon 125 Jahre alt. Die Vorbereitungen für das Jubiläumsjahr laufen bereits. Ein Jubiläums-Team macht sich schon Gedanken für das Jubiläumsjahr.

Wir wollen auch für dieses kommende Jubiläum ein Jubiläumsheft auflegen. Für die Erstellung der Jubi-Schrift habe ich mich wieder angeboten mitzuarbeiten.

Um das Jubiläumsheft aktuell zu gestalten, sammle ich schon jetzt Beiträge; Fotos, spezielle Ereignisse; besondere Vorkommnisse; sportliche Highlights; Reiseberichte, historisches aus unserem Vereinsleben etc.

Bitte schickt mir eure Berichte per mail:

khbaumgartner@t-online oder per Post.

K.-H. Baumgartner,
Rudolf-Breitscheid-Straße 34
22880 Wedel.

Danke im Voraus

Karl-Heinz





Juni-Buffer im SCOe



Am Mittwoch, den 5. Juni gab es, wie seit einigen Jahren schon, das so genannte „Juni-Buffer“. Es findet immer am ersten versammlungsfreien Mittwoch im Frühling statt und ist gleichzeitig der Übergang zur Sommerpause, denn die nächste Versammlung findet erst im September statt.

In diesem Jahr war das Wetter nicht so beständig warm wie im letzten Jahr, so dass wir im Clubheim saßen statt auf der Terrasse. Alle brachten leckere Buffet-Beiträge mit, so dass wir ordentlich schlemmen konnten. Bei guter Stimmung und vielen netten Gesprächen wurde es ein gelungener Abend.

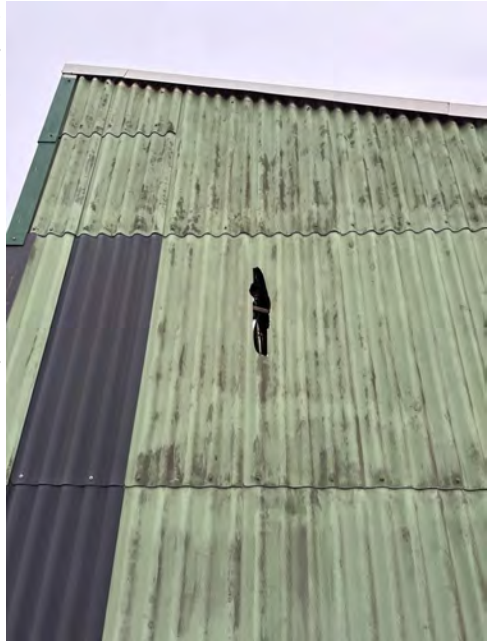
Uta und Sabine





Neue Wände für Halle 1

Nachdem wir in den vergangenen Jahren die Dächer unserer Hallen 1 und 3 von der abgängigen, asbesthaltigen Eternit-Eindeckung befreit und diese durch Trapezbleche ersetzt hatten, stand jetzt der Austausch der Wände unserer „großen“ Halle an. Die Platten, die zum Jubiläum 2001 noch mit grüner Farbe eine Lebensverlängerung erhalten hatten, waren mittlerweile so überaltert, dass schon leichte Touchierungen, die sich beim Rangieren der Boote nicht immer vermeiden lassen, zu größeren Beschädigungen führten.



Der Entschluss war gefasst, die Finanzierung gesichert, also konnte es losgehen!

Nach Vorlage einiger Angebote fiel die Entscheidung zu Gunsten der Firma, die zuletzt schon das Dach der Halle 3 gedeckt hatte.

Das ausgewählte Material soll aufgrund spezieller Beschichtung eine größere Lebenserwartung haben. Bei der Gelegenheit sollten dann auch gleich die zwei Türen zur Clubhausseite ersetzt werden, da diese schon recht klapprig und insbesondere die Bereiche um die Türdrücker defekt waren.

Als Vorarbeiten unsererseits waren sowohl das Aufklaren in der Halle als auch die Sicherstellung der Begehbarkeit des Arbeitsbereiches um die Halle herum zu erledigen. Insbesondere der Streifen zwischen Halle und Straße war sehr zugewachsen.



Sämtliche Außenleuchten mussten demontiert werden, und auch unser sehr großer Vereinsstander, der wasserseitig an der Hallenwand montiert ist, musste vorübergehend seinen Platz räumen. Nils und Sam nahmen sich der Sache an, und so wurde die Gelegenheit dazu genutzt, den schon recht verblichenen Ständer neu zu lackieren!

Der Plan war, dass jeweils nach Entfernen der alten Platten direkt mit der Montage der neuen Bleche begonnen werden sollte, so dass nur möglichst kurze Zeit die Halle offen bliebe. Dies hat im großen und ganzen gut geklappt! Die asbesthaltigen Platten wurden durch entsprechend geschützte Fachkräfte demontiert und in große Bigbags verpackt, in denen die Platten dann deponiert werden.



Leider war der Sinn dieser Schutzmaßnahmen nicht allen unserer Mitglieder klar geworden: einige wollten partout während der Demontagearbeiten in der Halle rumturnen und mussten von den Bauarbeitern verscheucht werden!



Nach Anlieferung des Materials dachten wir erst, dass nur die Hälfte geliefert worden wäre: die Stapel sahen sehr klein aus, keinesfalls genug für die ganze Halle! Aber wie wir inzwischen wissen, täuschte der Eindruck! Die recht dünnen Bleche sind zwar schwer, lassen sich aber gut ineinander stapeln.

Arbeitsbeginn war wie geplant am 29.05.24, und es ging sehr zügig vorwärts. Die Straßenseite wurde zuerst ausge-



tauscht, dann ging es weiter mit der Wand zum Clubhaus.

Als die ersten Bilder mit der fertigen Wand zum Clubhaus die Runde machten, erreichte mich ein besorgter Anruf, der auf die fehlenden Türen hinwies und diese für unverzichtbar erklärte. Ich entgegnete zunächst scherzhaft, dass wir die Türen weggelassen hätten, da zu häufig das Abschließen der Türen vergessen worden war, was nun ja nicht mehr passieren könne! Tatsächlich war es für die Dachdecker einfacher, zunächst die Wände durchgehend zu bauen und die Türen nachträglich einzusetzen. Jetzt haben wir zwei neue Feuerschutztüren auf der Seite zum Clubhaus. Und das mit dem Abschließen ist auch weiterhin sehr wichtig! Der größte Aufwand waren die Anpassungen rund um die Hallentore. Hier war viel zu kannten, und bei der Besichti-



gung nach Abschluss der Arbeiten ergab sich, dass die Passungen um die Tore zu genau waren: da die Tore etwas Spiel haben, brauchen sie hier mehr Platz, da sonst das Tor die Einfassung mitreißen könnte. Diese Kleinigkeiten sind jetzt beseitigt, und wir haben eine sehr luxuriös wirkende Halle, an der man bei Sonne nur noch mit Sonnenbrille vorbeigehen sollte: es blendet!

Wir sind mit dem Abschluss dieser Arbeiten der Zukunftsfähigkeit unseres Club's einen entscheidenden Schritt näher gekommen, und die gute Nachricht vom Hamburger Sportbund, wonach die Beträge für Zuschuss und Darlehn doch etwas höher ausfallen werden als zunächst avisiert, lassen den weiteren Plan, im nächsten Sommer mit den Wänden von Halle 3 fortzufahren und so das letzte Aßbest vom Clubgelände zu verbannen, durchaus realistisch erscheinen!





Mein Lieblingshafen

Über Elbe-Lübeck-Kanal und Trave in die Ostsee

Statt „Lieblingshafen“ hier mal „Lieblingsroute“...

Von Hamburg aus gibt es zwei Routen zur Ostsee. Die meist vergessene ist die über den Elbe-Lübeck-Kanal. Wenn man es einrichten kann und will, kann die Route bei gelegtem Mast ab Köhlfleet/Wedel in 2-3 Tagen bewältigt und in Lübeck der Mast gestellt werden. Der Aufwand wird belohnt durch eine schöne und ruhige Alternative zum Nord-Ostseekanal, den viele von uns schon viele dutzende Male befahren haben. Wir empfehlen diese alternative Route in die Ostsee mit vollster Überzeugung.

Zunächst geht es stromaufwärts vorbei an der HafenCity und unter den tiefen Elbbrücken durch, was für uns bei gelegtem Mast kein Problem darstellt. Weiter geht es stromauf bei auflaufendem Wasser vorbei an Oortkaten und am Zollenspieker Fährhaus, bis man bei Geesthacht die Tideelbe verlässt und meist zusammen mit langen Flussfrachtern bergauf schleust.



Auf der Elbe bei Geesthacht



Ab Geesthacht ist die Elbe ein Binnenfluss, und er fließt träge bergab, man kann also keinen Tidestrom mehr nutzen. Ab hier ist auch ein „Kennzeichen für Kleinfahrzeuge“ notwendig, denn wir befinden uns auf einer Binnenwasserstraße. Wer das nicht hat, bekommt im besten Fall eine Meckereinheit vom Schleusenmeister, ansonsten Bußgeld. Das Kennzeichen lässt sich aber schnell und unkompliziert beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt beantragen.

Nun ist es nicht mehr weit bis Lauenburg, das sich als Etappenhafen anbietet. Man schaut sich die pittoreske Altstadt an und kann hier lecker in einem der historischen Restaurants essen. Ab hier geht es im Elbe-Lübeck-Kanal durchs östliche Schleswig-Holstein. Man muss insgesamt 7 mittelgroße Schleusen überwinden, was aber angesichts der eher seltenen und entspannten Berufsschifffahrt kein Problem ist und gestandene Nord-Ostsee-Kanal-Fahrer sind ja Schleusen gewöhnt. Mit maximal 2m Tiefgang kommt man sicher von Lauenburg bis Lübeck.



Lauenburg/Elbe



Auf etwa halber Strecke fahren wir vorbei am kleinen Städtchen Mölln, wo der Legende nach Till Eulenspiegel sein (Un-) Wesen trieb. Der sehenswerte Ort lädt zur Übernachtung ein, der Hafen liegt idyllisch im Ziegelsee direkt an der Möllner Altstadt.



Auf dem Kanal kurz vor Mölln

Kurz vor Lübeck erreicht man mit der Schleuse Büssau die letzte Schleuse vor der Ostsee; jetzt geht es vorbei an der historischen Lübecker Altstadt in die Trave. Lübeck selbst ist natürlich unbedingt sehenswert, wer's noch nicht kennt. Die neuen Liegeplätze im Hansahafen sind teuer und luxuriös, der Flair der alten Liegeplätze längsseits am Schwimmsteg gegenüber ist leider passé.

Die Öffnungszeiten der Warburg-Brücke können uns schnurz sein, denn wir schippern mit gelegtem Mast traveabwärts Richtung Travemünde. Wir passieren einige Yachthäfen und Gelegenheiten den Mast zu stellen, das geht natürlich auch in Travemünde.



Die Trave zwischen Schlutup und Travemünde ist das landschaftliche Highlight der Strecke. Der Fluss schlängelt sich durch eine zeitlose, scheinbar seit Jahrtausenden unveränderte Landschaft, und Ankerbuchten laden zum Badestopp oder zur Übernachtung ein. Imponierende Fahrwassertonnen weisen auf Seeverkehr hin, der hier irgendwie nicht hingehören will. Tatsächlich kann einem hinter der nächsten wildromantischen Ecke ein riesiger Frachter entgegenkommen. Das ist allerdings kein Problem, denn die Trave hat fast überall auch außerhalb des Fahrwassers für uns genügend Wasser. Man wundert sich allerdings, wie diese Giganten durch den zierlichen Fluss passen.



An der Stülper Huk/Dummersdorfer Ufer findet man den (nach unserer bescheidenen Meinung) schönsten Ankerplatz der deutschen Küsten. Dahinter öffnet sich die seenartige Pötenitzer Wiek und der Dassower See, und beim Blick nach Osten über die Mecklenburger Hügel wähnt man sich an einem See in Irland.

Am Dummerdorfer Ufer



Dass die Trave auf beiden Ufern weitgehend wild und naturbelassen blieb, ist der Tatsache geschuldet, dass jahrzehntelang genau hier die Grenze zwischen BRD und DDR verlief.

Travemünde ist ein quirliges Seebad mit vielen verschiedenen Liegeplätzen; unser Favorit ist der Fischereihafen in der Beuge der Trave, da wo sie nach Nordost abknickt.

Insgesamt ist der Elbe-Lübeck-Kanal eine sehr schöne Alternative zur üblichen Route in die Ostsee, besonders wenn man Richtung Osten will.



Marcus und Sabine



Bilderrätsel

Wo sind wir hier?



Bitte schickt Eure Lösung bis **Dienstag 3. September 2024** an eins der Blinkfüer-Postfächer: blinkfuerscoe@gmail.com / blinkfuer@scoe.de, oder per Telefon oder Post an Uta oder Marcus, siehe Impressum.

Die Auflösung gibt es auf der Septemberversammlung und im nächsten Blinkfüer. Der Preis für die richtige Lösung ist eine Tafel Schokolade, die auf der Monatsversammlung überreicht wird. *Uta und Marcus*

Auflösung vom letzten Blinkfüer:



Ein Highlight der Hamburger Geschichte: Man sieht hier vom Ufer der Norderelbe aus die Villa Kaltehofe der Stiftung Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe. Hier wurde 1894 die Hamburger Trinkwasserversorgung aus dem Mittelalter in die Neuzeit gebracht. Ein sehenswertes Museum, Industriedenkmal und

Naturpark. <https://wasserkunst-hamburg.de/>. Gewusst haben das diesmal Sam Crépin und Frank Hänke.



Buchempfehlung



Das kleine Buch vom Meer

INSELN

Von Stefan Kruecken (Hrsg.)
und Olaf Kanter

*Hardcover mit Halbleinen, 236
Seiten, Lesezeichen, Fadenbindung,
Zahlreiche Illustrationen &
Fotografien*

ISBN: 978-3-945877-31-9

Ankerherz Verlag, Hamburg

24,90 €

Inseln stehen für Sehnsucht, für
Wind und Weite und ein Leben
zwischen den Wellen. Auf einer

kleinen Insel sind wir den Gewalten der Natur ausgeliefert, aber die Abgeschiedenheit macht sie auch zu einem romantischen Rückzugsort. Sobald wir auf die Fähre gehen, stellen wir die Telefone aus und haben das Gefühl, dass der Alltag hinter dem Horizont verschwindet. Darum soll es im ersten „Kleinen Buch vom Meer“ gehen: um dieses besondere Inselgefühl.

Dieses Buch ist die Essenz unserer Insel-Erfahrungen. Wir sind auf Nantucket und auf Key West, auf Spitzbergen ganz im Norden und auf dem Wellenbrecher Fire Island vor New York City. Wir haben mit Störtebeker, mit Pidder Lüng und den „Ärzten“ zu tun. Ein Schwerpunkt liegt vor unserer Küste: Zehn deutsche Inseln sind vertreten, darunter Föhr, Helgoland und Rügen.

20 Insel-Geschichten. 89 Insel-Episoden. 10 Insel-Buchtipps. 7 Insel-Songs. 2 Insel-Gedichte. Das erste kleine Buch vom Meer.

www.ankerherz.de



Rechtsanwältin
CLAUDIA KRÜGER
Emkendorfstraße 12, 22605 Hamburg

Tel.: 040/880 99 510
Mobil: 0173/23 909 21
E-Mail: attorney.CK@t-online.de

Tätigkeitsschwerpunkte:
Ehe- und Familienrecht
Erbrecht
Verkehrsrecht

Navigationselektronik,
GPS, Radar, Autopiloten,
SAT TV, Wetterempfang



kompetent & preiswert

Arne Krogmann Elektronik Service · Adalbert-Stifter-Strasse 41 · 22880 Wedel
Tel: 04103-80 31 980 · Fax: 04103-80 31 981 · Mobil: 0172-45 32 32 4
email: arnekrogmann@gmx.de

ARNE KROGMANN
Elektronik Service



Blinkfuer Nr. 4/2024, 80. Jahrgang

Impressum

Herausgeber: Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.
Geschäftsstelle: Pestalozzistr. 9, 22880 Wedel, Tel.: 04103/ 15 4 16
Internet: www.scoe.de; E-mail: webmaster@scoe.de
Bank: Postbank Hamburg, Kto.-Nr.:181 450-209
BLZ 200 100 20
IBAN: DE46200100200181450209
BIC: PBNKDEFF

Redaktion: Marcus Reckermann, Große Elbstraße 58,
22767 Hamburg, Tel.: 040-35706714
Uta Latarius, Mellande 42,
22393 Hamburg, Tel.: 040-6013003
Dirk Gier, Am Lüdemannschen Park 18,
25469 Halstenbek, Tel. 04101-7762947
E-mail: blinkfuer@scoe.de; blinkfuerscoe@gmail.com

Clubhaus: Antwerpenstr. 19, 21129 Hamburg, Tel.: 040/740 15 04
Druck: www.wir-machen-druck.de
Titelbild: John Bassiner, Hamburg
Auflage: 300 Stück

Das Blinkfuer erscheint 7x jährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Leserschriften müssen mit vollem Namen gekennzeichnet sein und drücken nicht unbedingt die Meinung der Redaktion aus. Eine eventuelle Kürzung bleibt vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers.

Fotonachweise

Autoren (soweit nicht anders angegeben).
4, 13, 14, I: Marcus Reckermann

Redaktionsschluss für Blinkfuer 5/2024 ist der 4. September 2024

Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten!



**WEIL DU
FÜR DEINEN
SUNDOWNER
KEINEN HAFEN
BRAUCHST**

TAUSEND GRÜNDE,
EIN PARTNER

PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN

Wir leben Bootsbau



Seit zwei Jahrzehnten arbeiten wir mit Begeisterung an den uns anvertrauten Booten in Holz, Kunststoff oder Metall.

Von der kleinen Reparatur, Wartung oder Umbau bis zum kompletten Neubau, Restaurierung/Refit bis hin zum Full Service - WIR LEBEN BOOTSBAU!

Mit demselben Elan kümmern wir uns um die gesamte Technik, aber auch um Kleinigkeiten wie z. B. Beschläge. Spezielle Sonderlösungen finden wir auch für Ihr Projekt.

Sprechen Sie uns an!



20 Jahre

BOOTSBAU
1998 - 2018

JENSEN
Bootsbau
aus WERFT
Meisterhand



Im Hamburger
Yachthafen Wedel

Am Hamburger Yachthafen
Deichstraße 29 - 22880 Wedel
Telefon: 0 41 03 - 905 35 60
Fax: 0 41 03 - 905 35 61
info@jensen-werft.de
www.jensen-werft.de